
ARTÍCULO

Lilia Susana Padilla y Sotelo

PUERTOS DE MÉXICO GEOESTRATÉGICOS Y ESPACIOS CLAVE. UNA APROXIMACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA

Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

Padilla y Sotelo, Lilia Susana. Puertos de México geoestratégicos y espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica. *Revista Transporte y Territorio*, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 124-144.

<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00308124.pdf>

Recibido: 25 de junio de 2010
Aceptado: 2 de octubre de 2010



Puertos de México geoestratégicos y espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica.

[Lilia Susana Padilla y Sotelo](#)¹

RESUMEN

La importancia de las costas mexicanas trasciende por su extensión y posición bioceánica en la diversidad de factores dinámicos y los desarrollos portuarios en el contexto actual de globalización. El trabajo tiene el objetivo de revelar el carácter geoestratégico, así como el papel relevante de los puertos de México en el sistema nacional e internacional. Se hace una aproximación conceptual de la Región Costera de México, límite de la territorialidad determinada por el control de decisiones políticas y marco espacial de localización de los puertos, considerados espacios clave en la economía mediante su alcance territorial y económico, diferenciando la función de los que son nodos de la globalización de aquellos que tienen solo función territorial. De los veinte principales puertos se resaltan cuatro, se consideran sus vínculos hacia el exterior que explican las diferencias de sus zonas de influencia. Se hace un examen de la orientación económica de los principales puertos para mostrar hacia que tipo de actividades económicas ha orientado a las ciudades la actividad portuaria eje de su desarrollo.

ABSTRACT

The importance of the Mexican coastline transcends for its extension and position between two oceans, and the diversity of dynamic factors which lead into the development of ports in the current globalization context. This paper intends to reveal its geostrategic character and the role of Mexican ports within the national and international economic systems. A conceptual approach of the Mexico Coastal Region is given in terms of its territorial limits, determined by political decisions and the space frame for ports location, for those that are considered key spaces in the economy by means of its territorial and economic realm, marking a clear difference among those considered "globalization nodes" from those with a territorial function. Four Mexican ports out of twenty are emphasized, considering their outside bonds which explain the differences in their influence zones. An assessment of the economic direction of the main ports is made to show which type of economic activities have predominated in the harbor cities, given that the port activity is the axis its development.

Palabras Claves: Puertos; Bioceánico; Geoestratégico; Espacios clave.

Palavras-chave: Portos; Bioceânico; Geoestratégico; Espaços chave.

Keywords: Ports; Bioceanic; Geostrategic; Key spaces.

1. INTRODUCCIÓN

La longitud total de más 11 mil kilómetros que abarcan las costas mexicanas, bastaría para avalar su importancia desde un punto de vista cuantitativo. El interés que reviste se incrementa en la apertura de los límites costeros mexicanos hacia los océanos mundiales en dos vertientes opuestas: una corresponde a las costas bañadas por el Océano Pacífico con 8 475.1 km y otra se abre a lo largo de 3 117.7 km hacia el Golfo de México y Mar Caribe. Sus aguas territoriales suman casi 3 millones de kilómetros cuadrados, comprendidas en la Zona Económica Exclusiva de México² (Padilla, Juárez y Propín 1997:16) (Mapa 1) mientras

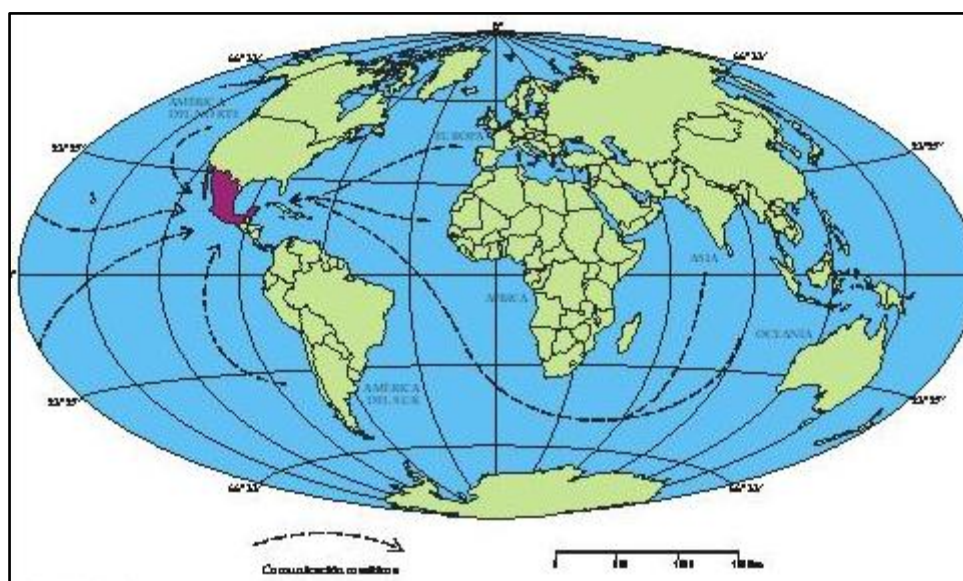
¹ Departamento de Geografía Social, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México. padilla@igg.unam.mx

² La Zona Económica Exclusiva con una superficie de 2 717 252 km² es la porción mas amplia del Mar Patrimonial, espacio marino en el que México ejerce su soberanía tiene derechos y jurisdicción, cuyas riquezas sólo pueden ser explotadas por mexicanos. Mide 200 millas náuticas a partir de las costas y junto con el mar territorial, constituyen el llamado mar patrimonial. El mar territorial se encuentra adyacente a las costas del país y se prolonga en mar abierto hasta 12 millas náuticas (una milla náutica equivale a 1 852 m), por lo que ocupa una franja marina de 22.2 km. Este hecho se apoya en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y es aceptado por todas las naciones del mundo, ya que según el derecho internacional público, los países que tienen costas ejercen jurisdicción sobre estos mares territoriales.



que el mar territorial comprende un área de 231 813 kilómetros cuadrados, ambos en conjunto forman el Mar Patrimonial.

Mapa 1. Localización geográfica de México en el mundo.



Fuente: elaboración propia.

México es el decimocuarto país en el mundo por su extensión territorial por la longitud de su línea de costa, ocupa el segundo lugar en América después de Canadá, y el noveno a escala mundial por su Zona Económica Exclusiva (Juárez, Propin y Padilla, 1998:35). Estos factores condicionan la importancia del espacio geográfico costero mexicano y la consideración del propio México en un lugar significativo entre los países costeros, por contar con un carácter bioceánico, que le permite tener comunicación con todo el mundo y conectarse a través de los puertos en donde convergen diversas rutas de transporte de carga y cruceros que forman parte de la base de intercambios territoriales de una cadena logística, que permiten también la circulación de las mercancías (cargas); en consecuencia favorecen las actividades económicas al conectar las áreas de producción con las áreas de consumo distribuidas en todo el mundo. Asimismo producen beneficios sociales al propiciar interacción entre las poblaciones al emplear personas en las instalaciones portuarias, las zonas de carga y descarga y en el transporte.

Asimismo, en este espacio los procesos de globalización acelerados dinamizan las transformaciones geográficas de diferenciación regional. A fines del siglo XX en el ámbito internacional aparecieron nuevos modos de integración mediante el comercio en América Latina y en México, que reproducen la heterogeneidad estructural de espacios diversificados y tecnológicamente desiguales en coexistencia de distintos tiempos: mientras hay regiones que producen y consumen como en sociedades industrializadas del siglo XXI, hay otras que viven y trabajan como en épocas prehispánicas (Bielschowsky, 1998), es otro modo de expresar la rugosidades espaciales con obvias inequidades competitivas como las denomina Milton Santos, ya que considera la existencia de “multiplicidad de tiempos y la de las rugosidades del espacio, siendo éste la expresión actual de una acumulación de tiempos reales” citado por Panadero (1999).

En este nuevo entorno de competencia se correlacionan las fuerzas externas de la globalización y del mercado, con los condicionamientos internos del aprovechamiento de los recursos específicos de los territorios costeros, esa correlación modifica sustancialmente la zona costera de México. Indudablemente la globalización influye en las actividades



económicas, en la intensidad de la ocupación del territorio costero por la población, su influencia se remonta a la política económica, alcanza los sistemas legislativos³ e influye en su consideración de carácter geoestratégico⁴ en la planeación del desarrollo en México.

La globalización refiere López (s/f: 3) “condujo a un penoso despertar sobre nuestro retraso en materia de desarrollo marítimo costero” no obstante que su conocimiento es necesario para el avance de México; se advierte que el desarrollo de los territorios ribereños es parte inseparable de la sustentabilidad del país, ya que dada la magnitud de sus litorales emerge la necesidad de ser considerados en la planeación; sin embargo, cabe resaltar que no existen la investigación, los recursos y la infraestructura suficientes para obtener adecuadamente el conocimiento del potencial que conlleva el territorio costero de México.

El estudio de los puertos en lo que se considera como Región Costera de México, desde la perspectiva tanto de la Geografía Económica como de la Social mexicana forma parte de un proyecto llevado a cabo por un colectivo de investigadores del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México⁵, el cual evidencia los transcurso de concentración demográfica y del proceso de urbanización que definió las zonas costeras del país a finales del siglo pasado, aporta una base de conocimientos a la planeación económica nacional y sectorial, y facilita profundizar en los niveles locales, estatales y municipales de planeación para fundamentar la acción política, más allá del discurso.

2. PERSPECTIVA DE ANÁLISIS

Para abordar el análisis de los puertos se requiere contextualizarlos, en este caso se consideran en referencia a la Región Costera de México, con el fin de profundizar en su carácter geoestratégico. Tanto para el comercio como para las comunicaciones. Se hace una aproximación conceptual de esta región, en base a la necesidad de mecanismos de difusión del desarrollo socioeconómico, ya que la planeación nacional, sectorial y espacial del país requiere de conocer diferencias y desigualdades en los procesos socioeconómicos en su territorio, y con el propósito de que lo aquí se expone coadyuve a las propuestas de planes y programas que tiendan a mitigar las inequidades distributivas que originan problemas sociales, para lo cual se realizó una delimitación de la misma como unidad que propicie establecer estrategias de solución a problemas comunes.

La investigación geográfica desde la perspectiva económica y social aporta “conocimientos teórico prácticos sobre la interpretación de tal información y su manejo, para determinar las distintas estrategias de desarrollo, los factores críticos asociados y las medidas preventivas, correctivas o mitigatorias asociadas con la aplicación de tales estrategias”, como es la demanda de la planeación del desarrollo en zonas costeras (López, s/f: 5).

Se considera como Región Costera de México aquella que más allá de las consideraciones fisiográficas generales para la definición de la línea de costa, permite un avance acorde con las necesidades paradigmáticas del desarrollo sostenible en los territorios costeros de México. Se parte generalmente de su génesis físico-geográfica, ya que la evolución

³ Ver Loa-Loza 2003 “Leyes y acuerdos de mayor relevancia para el manejo integrado de la zona costera en México”.

⁴ Carácter geoestratégico en función del entorno cambiante de las significaciones.

⁵ Proyecto denominado “Dinámica de la Población en los Municipios Costeros de México”, que se realiza en el Departamento de Geografía Social del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México en el cual colabora un grupo de investigadores del IG-UNAM. Entre sus trabajos se pueden mencionar los de Padilla, Juárez, y Propin (1997). Juárez, Propin y Padilla. (1998), Padilla (2000) Padilla et al (2009). Del cual se han derivado otros como “El Corredor Económico Ensenada-Mexicali: Organización y Relaciones de un Sistema Territorial desde el Enfoque de la Complejidad” del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica de la UNAM, a partir de la cual se desarrolla el presente artículo.



geológica e hidrodinámica de las zonas costeras en el país ha propiciado la formación de patrones fisiográficos con el dominio y liga entre diversos elementos morfo hidrográficos como los deltas, bahías, lagunas, estuarios, esteros y marismas. Se han generado diferentes tipos de costas, de playas de distintas configuraciones en entrantes con caletas, ensenadas o embahiamientos, entre otros, además de salientes con puntas, penínsulas y cabos; cada uno con características particulares y locales. La morfología originada y modelada a partir de la interacción dinámica de las zonas terrestre y marina adyacentes (sin excluir la influencia permanente del clima), comprende desde las latitudes templadas hasta las tropicales, sin olvidar la presencia de las zonas áridas que se ven reflejadas, por ejemplo, en los sistemas costeros del Golfo de California (Ortiz y de la Lanza, 2006:3); gran diversidad y amplitud de dichos rasgos, son producto de las diversas morfoestructuras que confluyen frente a su gran extensión litoral.

Físicamente se puede definir la zona costera como aquélla que se extiende desde tierra adentro en la ruptura de pendiente interna marcada por el nivel máximo de la marea, hasta la línea de bajamar en el contacto entre los depósitos de playa con un intervalo de anchura diferente y el fondo de la plataforma continental; en términos generales la zona costera comprende desde la colindancia con el talud hasta la trasecosta donde se dejan sentir los aerosoles de la marea (para algunos autores hasta la desaparición de la vegetación halófila) (Ortiz y de la Lanza, 2006:7).

Esta limitación en cuanto a lo físico hace ineludible tener una aproximación a la definición integral de Región Costera de México bajo la necesidad de considerarlo un sistema complejo, espacialmente operativo y funcional entre tierra y mar que incluye las interacciones de los sistemas marinos-terrestres condicionantes de las actividades integrando múltiples dimensiones macro y micro sociales, económicas, estructurales y sectoriales, pautando las prácticas de los grupos de individuos que se sitúan en asentamientos costeros. Esta definición sistémica integral permite enfocar los límites regionales⁶ en los que la territorialidad determina regulaciones culturales, patrones de interacción en dialéctica complementaria de los ámbitos micro sociales culturales y psicológicos de la práctica cotidiana de los grupos sociales costeros.

En consecuencia se considera como Región Costera de México a los espacios geográficos delimitados por la sociedad para la acción y control de sus actividades económicas, sociales y políticas, territorios que poseen la jurisdicción entre los límites de la Zona Económica Marítima Exclusiva, la línea de costa mexicana y el conjunto de 3038 islas que conforman la frontera marítima de México (Padilla, Juárez y Propín, 1997:30).

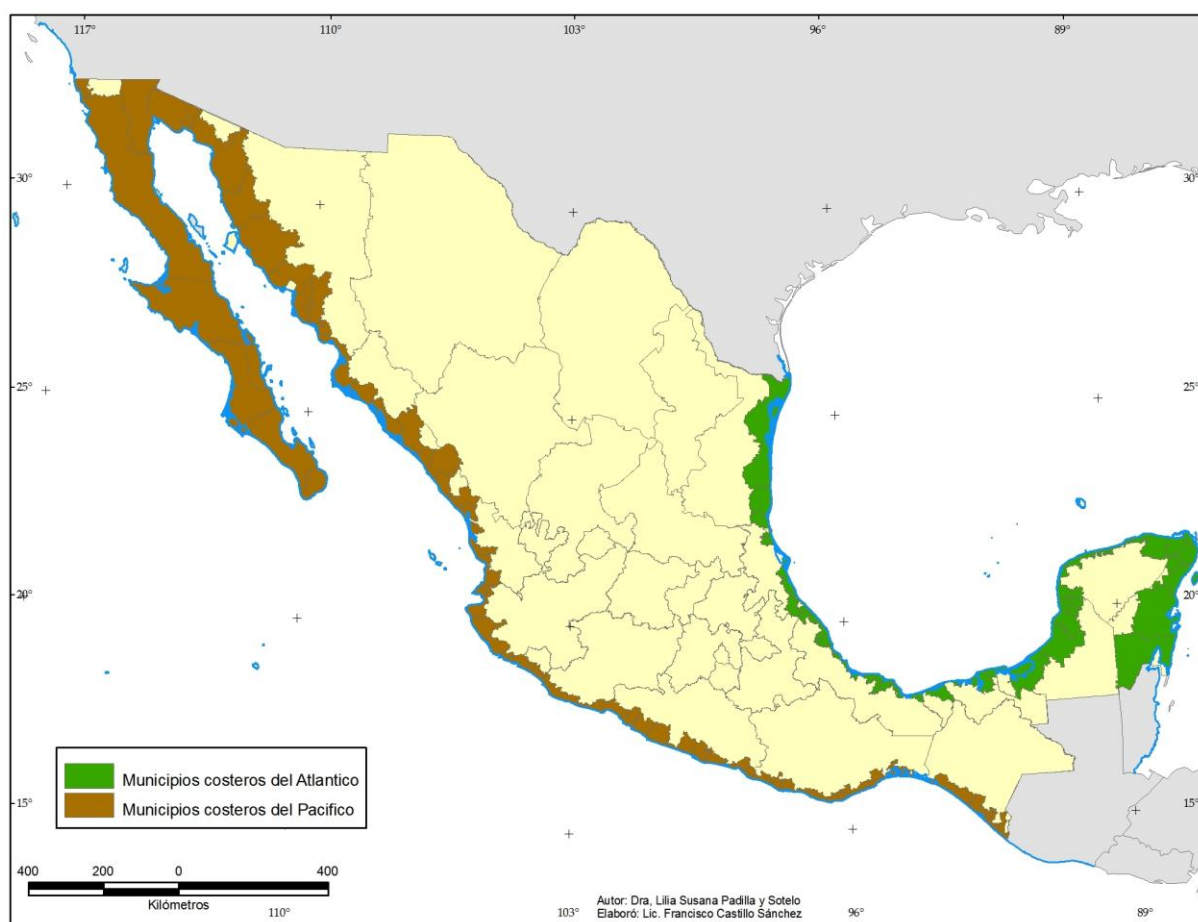
Concebida con la finalidad de considerar la complejidad, fragilidad y el dinamismo social y económico político de estos territorios costeros para los fines de la planificación, investigación social y económica u otras acciones sociales, esta definición complementada, fundamenta teóricamente el manejo del equilibrio dinámico de sus múltiples territorios mediante la acción político administrativa.

Según las investigaciones citadas del colectivo arriba referido la Región Costera de México se ubica a lo largo de 17 entidades federativas costeras de las 32 con que cuenta el país, 11 en el litoral del Océano Pacífico y 6 en el del Golfo de México y Mar Caribe, y se compone de la desagregación en 164 “municipios costeros” (Mapa 2), división político administrativa menor en que se manejan en la práctica socioeconómica y que conforman un “eje costero”.

⁶ Región como unidad territorial de varias unidades territoriales basadas en características comunes, ya sean de orden físico, humano o funcional.



Mapa 2. Estados y Municipios Costeros de México.



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, 2006.

No obstante contar con tan amplio territorio en contacto con el mar, no existe marcada concentración poblacional a lo largo de la Región Costera de México, por lo tanto, este territorio representa un importante potencial para enfocar políticas de población orientadas hacia esa zona, preservando sus ecosistemas y tratando de conservar un equilibrio entre la población y el medio ambiente que la rodea.

Por otro lado, el abordaje de análisis de los puertos es avalado por procesos que han generado y generan la materialidad, la dinámica y la diferenciación del espacio geográfico, derivados de procesos anteriores; así se considera una realidad circunstancial y dinámica que se caracteriza en relación con su ubicación relativa a un contexto mayor, en este caso en el de la Región Costera de México, en la cual, los puertos son espacios preferenciales en las relaciones globales de comercio y comunicaciones, y les convierte potencialmente en elementos estructurados del territorio.

A los puertos se les debe considerar como parte del desarrollo de los lugares en su contexto actual y en su evolución, que deriva del eje de las sucesiones y del eje de las coexistencias, lugares en los que además se mezclan redes y relaciones; por lo que resultan aplicables dos acepciones: la primera es la del "*origen*" de las variables involucradas en la producción del acontecimiento, la segunda es *el impacto* de su realización de acuerdo a Santos (2000:45).

Las implicaciones espaciales y temporales del rol recientemente asumido por los puertos en la articulación de redes de producción-distribución, que redefinen los vínculos entre lo local y



lo global; consideran conceptos como "espacio de flujos", "territorio de redes" y "espacio-tiempo simultáneo" de la globalización, y rescatan, desde el análisis regional la tradición estructural-sistémica desarrollada en las ciencias sociales.

En los puertos la posibilidad tecnológica permite generar una concepción de espacio-tiempo simultáneo y hace viable la integración del espacio a larga distancia. De hecho, una característica del "espacio de flujos" o territorio de redes, que operan bajo esta lógica de simultaneidad, es la posibilidad de alcanzar mayor integración con nodos territoriales alejados que con las propias localidades cercanas, ubicadas en la región o el país y en donde el papel que desempeña el transporte marítimo es crucial para el desarrollo.

En el contexto portuario el transporte marítimo es instrumento privilegiado de los intercambios internacionales y conoció varias revoluciones para adaptarse en el curso del tiempo a la evolución de los mismos. Se trata de no menos del 71 % de todo el flete mundial transportado gracias a los contenedores que son sin duda una de las revoluciones lo más notables del *transporte marítimo*, por el impacto que posee sobre el comercio internacional y cuyo manejo y resguardo en los puertos se ha desarrollado⁷.

El concepto de espacio-tiempo simultáneo ha sido definido como la posibilidad de incidir al mismo tiempo en procesos que se desarrollan en distintos lugares, es factible la apropiación del espacio sin estar necesariamente en él partir de los espacios globales y sus redes. Así, el espacio-tiempo simultáneo es precisamente una expresión clara de la articulación de lo local con lo global y el puerto aparece como un lugar privilegiado de confluencia de estos ámbitos, con sus características de nodo o "hub" de vinculación espacial y con las relaciones conflictivas que también se hacen presentes en su interacción dinámica (Hiernaux, 1995: 38).

De igual modo, los puertos al ser espacio preferenciales, responden en el plano territorial a la noción de *probabilidad de localización*, en la cual la ubicación de sectores, actividades o fenómenos en un lugar, depende de la presencia de factores de localización favorables; si un lugar está dotado de suficientes de éstos, la probabilidad de que aquellos se localicen es mayor (Mur Lacambra, 1995).

3. LOS PUERTOS DE MÉXICO: CARÁCTER GEOESTRATÉGICO EN EL CONTEXTO DE LA REGIÓN COSTERA DE MÉXICO

El carácter geoestratégico de los puertos de México deriva de la amplitud de la región costera con que cuenta el país, que sobrepasa ampliamente lo cuantitativo y lo locacional, por su distribución entre dos vertientes oceánicas. Sometida a los efectos de la heterogeneidad territorial, contiene elementos dinamizadores del desarrollo hacia adentro del país y de la potenciación hacia afuera en el engarce con los sistemas de seguridad nacional y de la economía global. Así como también, debido a que la superficie marítima de México se extiende hacia los mares y océanos adyacentes, sobre los cuales se ejerce jurisdicción de pleno derecho.

Más allá de las consideraciones sobre la extensión del espacio costero de México y su importancia cuantitativa que podría llevar a los recursos costeros a un primer plano en la economía y el desarrollo de la nación, México es un amplio territorio, que por su posicionamiento geográfico se considera como una de las más dinámicas zonas comerciales del mundo, con un carácter bioceánico, lo que *per se* le infiere un papel geoestratégico. Ojeda (2007: 35) lo califica en su estudio sobre los puertos, como país semi-periférico, diferenciándolo de otros en el contexto latinoamericano. País limítrofe entre los

⁷ <http://www.oboulo.com/summary/addToCart?id=42769&docId=42769&navId=&do=ADD_CART&cm=n>.



desarrollados de Norte América porción continental a la que pertenece y los subdesarrollados de Centro América, asume las características de “borde geopolítico” que se potencia en la Región Costera, donde sólo el 11% de los puertos participan del comercio internacional y los restantes se integran a las economías de las entidades costeras donde se ubican o vinculados con el turismo, y en menor grado con la pesca.

En ese contexto los puertos representan un papel crucial en el desarrollo del país, por un lado en lo que se refiere a la seguridad nacional, ya que se requiere la protección portuaria como componente esencial en la lucha contra el terrorismo mundial y tráfico de drogas, armas y personas, de lo cual a su vez depende en gran medida la viabilidad económica del sistema de transporte marítimo. Una eficaz protección portuaria hemisférica constituye una relación en forma de red de interdependencia entre puertos y países asociados, y requiere la adhesión a una norma internacional de seguridad que proteja la corriente de cargas de exportación e importación y de trasbordo, como así también el transporte de pasajeros. Por otro lado el papel que desempeñan en la economía nacional es vital, ya que la integración de algunos de ellos al proceso de globalización exige una logística y un transporte multimodal funcional que agilicen el intercambio del país con el exterior, ya que entrelazan la economía nacional con la de otros países que forman parte de la competencia internacional por capital, por tecnología y por mercados (Boisier, 1997: 85).

El mundo se ha vuelto más pequeño, las rutas del comercio mundial están más diversificadas y el consumo se está mundializando. Se ha efectuado la emergencia de nuevos elementos que integran nuevas estructuras logísticas para la seguridad internacional y en el circuito producción-consumo y de la realización global de las producciones, en ese accionar los puertos en la Región Costera de México ha desempeñado un papel relevante.

En el marco de los diversos planes de desarrollo de México se establece la protección de los cerca de 11 mil kilómetros de litorales de la República Mexicana, las doce millas náuticas de su mar territorial y resguardar los tres millones de kilómetros cuadrados de la zona económica exclusiva⁸. Estos datos permiten tener presente la importancia de la Región Costera de México y de los puertos para la seguridad y el desarrollo del país, de igual modo sirven para corroborar su carácter geoestratégico y su importancia en las redes de transporte.

La Organización Marítima Internacional (OMI), con sus 162 países miembros, aborda la cuestión de la protección marítima e informa la elaboración, revisión, implementación y cumplimiento del “Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (por sus siglas en inglés I.S.P.S), que entró en vigor el 1º de julio de 2004. Se adopta internacionalmente con el propósito de promover la seguridad estratégica de los buques y las instalaciones portuarias; por lo que se convierte en un proyecto de alta prioridad para la seguridad estratégica marítimo-portuaria de México.

El gobierno mexicano a través de las instituciones correspondientes habrá de desarrollar y emitir las regulaciones, planes, guías y circulares pertinentes que den el soporte legal requerido a fin de promover, preservar y certificar la seguridad estratégica de: buques y artefactos navales, terminales marítimas e instalaciones portuarias, actividades de producción, explotación y desarrollo de la zona exclusiva y mar territorial (Sindicato Nacional de Pilotos De Puerto).

La dinámica poblacional y la de los asentamientos humanos en esta porción del territorio mexicano, dan idea de la localización de concentraciones sociales y económicas que se potencian en los puertos en las condiciones actuales del comercio, el cual dinamiza las

⁸ El Ejecutivo Federal publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de enero de 2005, la Ley de Seguridad Nacional que incluye salvaguarda de las costas (Cámara de Diputados 2005).



actividades portuarias y la creación de infraestructuras de este tipo, así como las industrias petrolera y turística preferentemente, fuertes atractores de población en busca de empleo.

Noventa y seis asentamientos urbanos (de más de 15 000 habitantes) se localizan en los diferentes territorios de la Región Costera de México, de ellos ochenta y tres se caracterizan por el predominio de actividades terciarias, comercio y servicios (Padilla et al 2009: 60), entre los que se incluyen los puertos.

Bajo estas connotaciones reviste gran interés considerar de manera sistemática los puertos en su diferente función, ya sea “convencionales” o “nodos de la globalización” cuando ocurren procesos económicos de transición y de búsqueda de nuevas orientaciones que se dan en diferentes espacios.

El cuestionamiento sobre el crecimiento de los puertos, el carácter equitativo de la derrama económica que generan y no sólo de esta, sino de la equidad del desarrollo social de la población, debe continuar en la perspectiva crítica de la economía, de la geografía tanto social como económica y de otras ciencias sociales, dado su entorno cambiante que significa modificaciones constantes en los subsistemas de la Región Costera de México, unidad territorial geoestratégica, cuya característica común es constituir a su vez un límite geopolítico en contacto con el mar.

En este ámbito los puertos de México desempeñan un papel bidimensional, al ser por un lado geoestratégicos para la seguridad nacional, perfil determinado por la propia caracterización de país marítimo bioceánico, lo que por otro lado les confiere relevancia económica con presencia importante en la Cuenca del Pacífico a escala global.

4. LOS PUERTOS DE MÉXICO: ESPACIOS CLAVE EN LA INTEGRACIÓN REGIONAL Y EN EL PROCESO DE GLOBALIZACIÓN

La Región Costera de México opera en la contigüidad de las unidades territoriales diferentes entre sí que la conforman. Es un constructo socio-territorial de un área constituida por partes específicas en el sentido social (Celis de Mestre, 1988; 15) que evidencia la heterogeneidad territorial en las entidades en donde se ubican los municipios costeros que la componen. A la vez la territorialización de los resultados de la investigación socio económica, el conocimiento de los referentes de la heterogeneidad estructural en cada unidad territorial, estado o municipio, potencia la capacidad de regular el uso del territorio, al sustentar desde las bases del conocimiento para un desarrollo equitativo en un entorno globalizador, en el que los puertos resultan espacios preferenciales, y por tanto, claves en la economía del país.

Acerca de los puertos deben considerarse su utilización y proyección internacional; ya que por ellos pasa la mayoría de los productos del comercio internacional al ser la conexión entre el transporte terrestre y marítimo hacia el exterior.

Los puertos de México son parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial, para estar acorde con sus requerimientos se ha desarrollado una importante infraestructura portuaria y ante las relaciones espacialmente discontinuas entre puertos y centros receptores y emisores de tráfico, se han creado corredores multimodales. A este respecto hay que señalar que aunque cada una de las dos costas del país tiene diferente capacidad para recibir embarcaciones, la importancia de un puerto es considerada a partir de su capacidad de administración integral y de operación.

Sin embargo, el ritmo de crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente para satisfacer



las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, así como para alcanzar totalmente estándares competitivos a nivel internacional (Díaz Bautista, 2008). Aunado a ello se encuentra el problema que representa el amplio territorio del país, con las dificultades que para el traslado de mercancías, por las "rugosidades" de la geografía nacional representa el establecer la integración intermodal, la cual está muy lejos de ocurrir. Aspectos que deben ser tomados en cuenta al considerar el papel clave que desempeñan los puertos en el desarrollo económico del país, así como en las redes de transporte nacionales e internacionales..

El sistema portuario nacional tiene un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana, ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local. En 2007 resalta la tendencia mundial de concentración en pocos puertos, así Manzanillo atrajo 77% de la carga contenerizada del litoral y registra la mayor zona de influencia territorial de los puertos de México. Recientemente se ha incorporado al movimiento de contenedores el puerto de Ensenada, en Baja California, aunque con participación limitada se espera que pueda crecer al mover insumos a gran escala para las empresas maquiladoras de Tijuana, Mexicali y la propia Ensenada. De igual modo se detecta reactivación del puerto de Lázaro Cárdenas, a través del desarrollo de un corredor multimodal de trenes de doble estiba de contenedores hacia el centro del país. Asimismo este último puerto es factible de articularse a un corredor intermodal internacional entre el Lejano Oriente y el centro-este de Estados Unidos a través de la frontera norte (Nuevo Laredo) (Martner 2010).

En contraste en ese mismo año de 2007, el litoral del Golfo y Caribe de México registra concentración considerable de flujos de contenedores en Veracruz y Altamira. El primero movió cerca de 60% del tonelaje de carga contenerizada, y el segundo, 33%. Entre ambos concentran más de 90% de este tipo de carga en el litoral.

Acorde con las tendencias mundiales, México registra un crecimiento en este rubro, así en conjunto el movimiento en miles de TEU⁹ que se registra en 2005 fue de 3.063, y asciende en 2009 a 3 236 (SCT, 2009).

No obstante las dificultades que enfrenta, hoy día, México, cuenta con puertos que compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo y muestra avances importantes en la operación de diversos tipos de carga. Pero si se quiere tener mayores niveles de rentabilidad deberá explotarse todo su potencial. Para lograrlo será necesario invertir en infraestructura.

En condiciones de globalización el desarrollo portuario, en países periféricos, puede actuar como un reforzamiento indeseable de la heterogeneidad estructural, al facilitar intercambios comerciales, mediante entradas y salidas (importación-exportación) aunque se reproducen capacidades de quienes ya producen o comercian, potenciando los puertos como enclaves de fuerzas de la globalización que actúan en ocasiones en contra de la integración regional.

Según datos oficiales (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2006) México cuenta con 98 puertos y 16 terminales habilitadas fuera de puerto, haciendo un total de 114, distribuidos 56 en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y Mar Caribe; de ese total 66 son para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje, 35 de los cuales son de importancia, 20 en litoral del Pacífico y 15 en el Golfo de México y Mar Caribe, de ellos 9 son para embarcaciones menores a 900 toneladas de registro bruto; además se hallan otros de

⁹ Las siglas TEU, acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

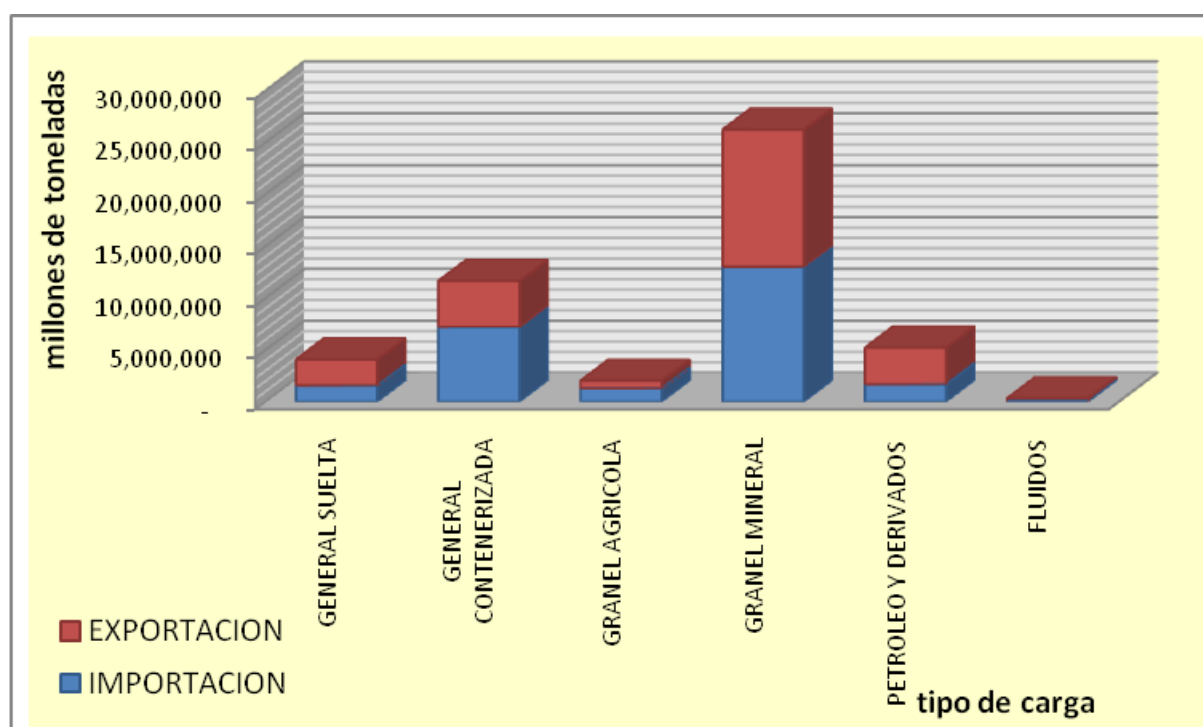


mucho menor importancia. Asimismo existen en los 35 puertos mencionados 24 que son Administraciones Portuarias Integrales¹⁰ (APIs). Y a través de 20 de ellos, que se consideran como los más importantes, se efectúa el 80% del comercio internacional de importación y exportación, ya que el barco es el modo de transporte más barato para cargas masivas o de largas distancias, de ahí la importancia de contar con puertos con niveles tecnológicos de avanzada.

En términos generales el sistema portuario nacional tiene un buen funcionamiento. La capacidad instalada para el manejo de carga dispone de 198.1 kilómetros de muelles, 149.3 kilómetros de obras de protección y 5.6 millones de metros cuadrados de almacenamiento. De los 198.1 kilómetros de muelles, 45% se localiza en las costas del Pacífico y 55% en las del Golfo de México y el Caribe. Se estima que 35% de la longitud total de muelles se destina al movimiento comercial; 27% al de la pesca; 21% a la actividad turística y el restante 17% al uso de la Armada y astilleros (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2007).

En los últimos años, los puertos mexicanos han destacado por su elevado crecimiento de volúmenes de mercancías manejadas, por la diversificación de sus actividades y como áreas de oportunidad para nuevas inversiones y generación de empleos en terminales, instalaciones y negocios portuarios, comerciales e industriales.

Gráfica 1. Movimiento Nacional por Tipo de Carga en Puertos de Altura del Océano Pacífico, 2006 (toneladas).



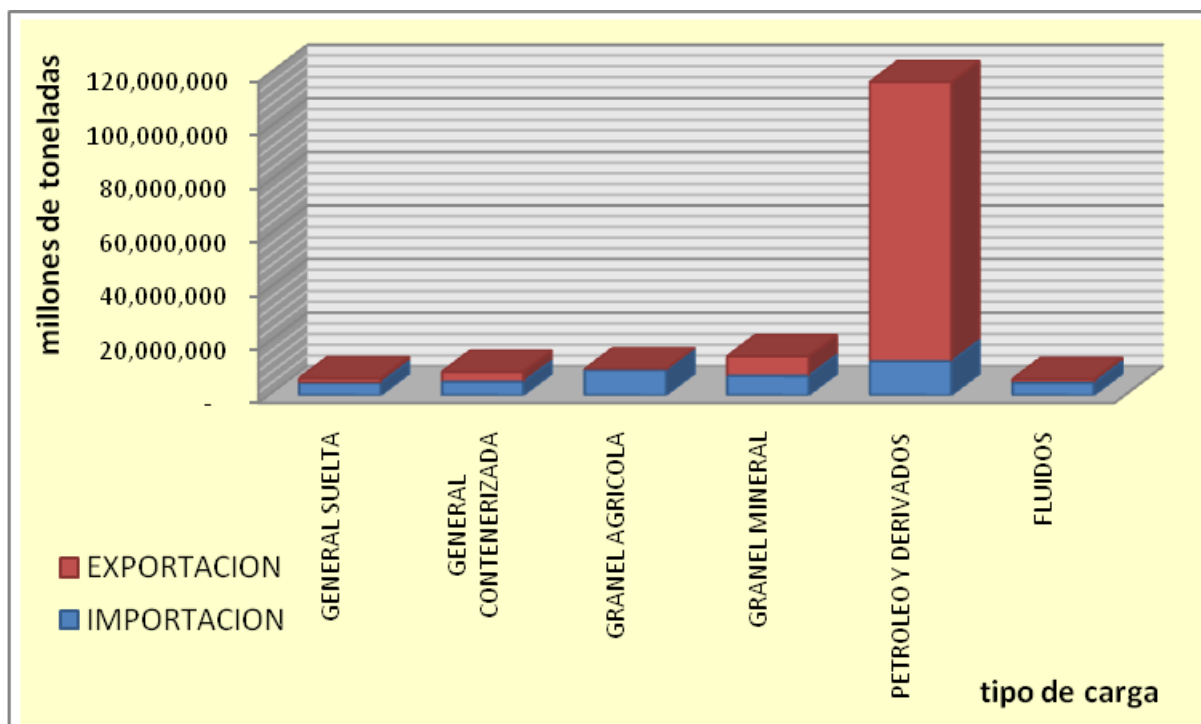
Fuente: Anuario estadístico de puertos, 2006.

¹⁰ Sociedades mercantiles a las que se les encomienda vía concesión la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y prestación de servicios respectivos, actualmente existen 24 y se mantienen vínculos comerciales con 139 países. Para que el exportador e importador nacional efectúen sus actividades relativas al comercio exterior, disponen de 80 líneas navieras, de las cuales cinco son mexicanas.



El movimiento de carga, comercial en ellos es relevante. El manejo de mercancías representa una actividad de suma importancia para el transporte marítimo y los puertos; toda vez que definen las características tanto de las instalaciones portuarias, como de los buques que pueden acceder a sus instalaciones (Gráficas 1 y 2).

Gráfica 2. Movimiento Nacional por Tipo de Carga en Puertos de Altura del Golfo de México y Mar Caribe, 2006 (toneladas).



Fuente: Anuario estadístico de puertos, 2006.

Se aprecia aparentemente que en el Océano Pacífico el movimiento de carga es menor en cuanto a las proporciones de tonelaje en comparación con el del Golfo de México y Mar Caribe; lo que sucede es que el predominio del movimiento de petróleo y derivados es el que marca la diferencia, sin embargo la realidad es que el resto de tipo de carga tiene un comportamiento semejante al analizar detalladamente las cifras en ambos litorales y considerar los parámetros máximos que se utilizan en ambas gráficas.

Asimismo el turismo es otro detonador de la economía en algunas de las ciudades donde se localizan puertos turísticos de importancia como en Manzanillo, Ensenada o Cozumel por citar algunos.

México, mediante sus puertos se encuentra enlazado con 476 destinos en el mundo y mantiene vínculos comerciales con 139 países. Para que el exportador e importador nacional efectúen sus actividades relativas al comercio exterior, disponen de 80 líneas navieras, de las cuales cinco son mexicanas; éstas se encuentran representadas en el país por 33 Agencias Consignatarias con servicios en los cinco continentes (Secretaría de Comunicaciones y Transporte 2000).

Cabe enfatizar que la vía marítima de transporte es una plataforma de apoyo al crecimiento del comercio exterior de México, que se ubica entre los 10 exportadores más importantes del mundo y es de los más dinámicos de Latinoamérica, por este medio se opera el 43% de las exportaciones de esta región. Por los puertos de México se maneja más del 80 % de las exportaciones y el 35% de la carga total manejada. Los puertos y el transporte marítimo



apoyan la producción y exportación petroleras, así como las de otras industrias, entre las que se pueden citar la siderúrgica, la química, la petroquímica, el cemento, la automotriz y la pesquera. Permiten el abasto de productos finales destinados al consumo de la población, así como el de los insumos requeridos por el aparato productivo nacional. Ofrecen oportunidades de inversión que impulsan el crecimiento de la economía y del empleo entre sus posibles impactos positivos¹¹ (Castro, U. 2007).

En contraste entre los posibles impactos negativos se pueden considerar el incremento de las importaciones, distorsiones en el mercado laboral, limitaciones en la inversión pública, insuficiente infraestructura de servicios públicos y vivienda, alta especulación sobre las tierras y bienes inmobiliarios

4.1. Alcance Regional de los puertos

Los impactos de las transformaciones sociales que generan los puertos se incrementan en función de su alcance e importancia. Pueden definirse en cuanto a su alcance en globales y nacionales.

a) *Puertos de alcance global*: están constituidos por puntos donde se establecen entradas y salidas de recursos, bienes y servicios, también son el destino de las inversiones de capital, de difusión tecnológica y de los beneficios de la actividad comercial y su ganancia. Funcionan como enclaves en los que las comunidades locales no reciben de manera óptima un beneficio directo proporcional a la dinamización que el mismo enclave portuario genera para el nivel supra regional y para el sector de especialización en casos específicos: por ejemplo *puertos turísticos* que funcionan como entradas y salidas de los circuitos turísticos según Vera y Cols citados por Castro 2007) “son ordenamientos esencialmente desterritorializados que no contemplan ningún tipo de compromiso en términos de capacidad de carga local, la mayor parte de sus insumos y tecnología son importados, por lo que los beneficios de esta dinámica son principalmente para grandes inversionistas que en general son extranjeros”, entre los que están Playa del Carmen y Cozumel en el Mar Caribe o Los Cabos, Loreto, Mazatlán y Puerto Vallarta en el Pacífico. Puertos a los que ingresa un número considerable de cruceros y mueven cantidades significativas de pasajeros (Gráfica 3).

Los cruceros son un rubro de consideración en el movimiento portuario igual que en los comerciales; en los puertos turísticos se registra crecimiento de infraestructura y calidad de los servicios. Las posiciones de atraque aumentaron en ellos, con capacidad cada vez mayor para recibir embarcaciones de superiores cantidades de pasajeros.

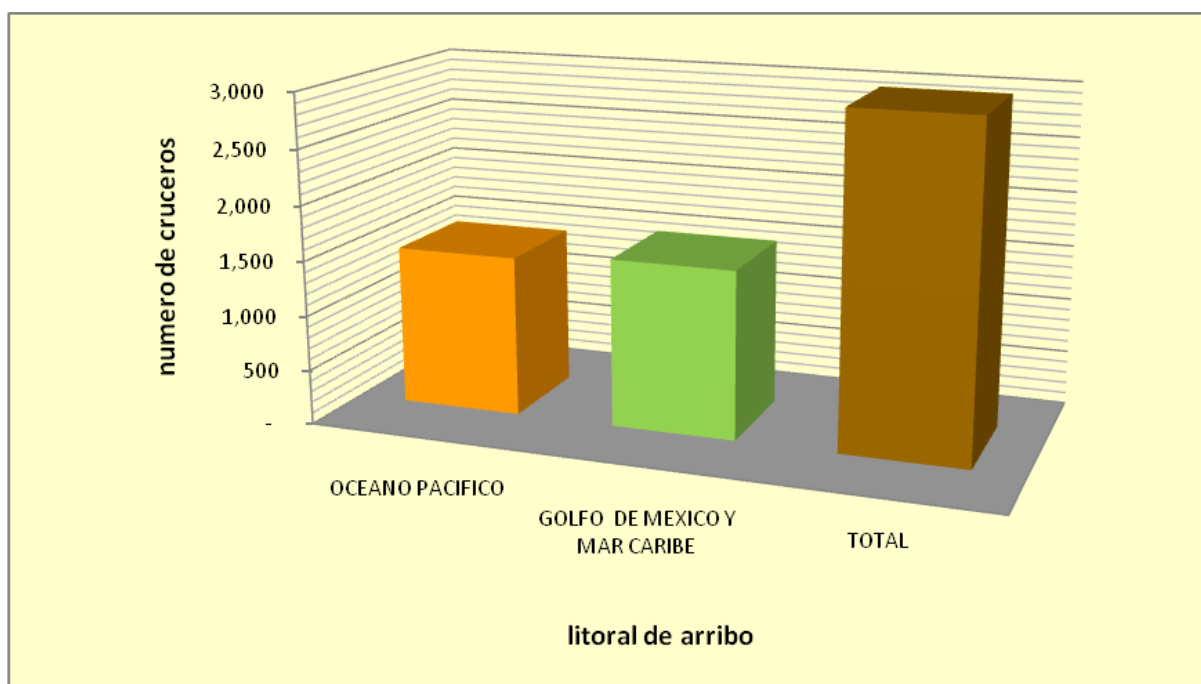
México ha consolidado su participación en esta dinámica industrial, lo que favorece nuevas inversiones, el aprovechamiento de los vastos recursos turísticos del país y la creación de un número considerable de empleos. Incluso se han creado nuevas terminales de cruceros, cuatro en Cozumel, dos en Ensenada y dos en Progreso. Este podría ser un tipo de desarrollo portuario de gran importancia cuyos impactos pueden ser significativos, ya sea positivamente por el mejoramiento de la infraestructura portuaria y urbana, por el estímulo a la actividad empresarial, o por la generación de empleos; sin embargo no toda la población de las localidades accede a esos beneficios. Para continuar impulsando su desarrollo, el Gobierno Federal creó una Política Pública para Cruceros en 2004, la cual establece criterios y estrategias para la construcción de nuevas terminales, promoción de nuevas rutas

¹¹ Cabe destacar que en el 2006 el número de empleos generados fue alrededor de 157 mil, de los cuales 57 mil son directos y 100 mil indirectos. Las actividades de transporte por agua generan 69 mil empleos y las relacionadas con actividades portuarias 88 mil. Si consideramos la actividad industrial, cruceros, la industria petrolera y pesquera, el número de empleos asciende a 291,400.



y mejora en la calidad de los servicios ofrecidos, todo ello con una visión integral y de largo plazo.

Gráfica 3. Arribo de cruceros por litoral a México, 2006.



Fuente: Anuario estadístico de puertos, 2006.

Si bien, los *puertos petroleros*, no son considerados de alcance global algunos están equipados para el desarrollo de complejos petroleros y petroquímicos que exportan hidrocarburos de yacimientos de Campeche, Tabasco, Chiapas y el sur de Veracruz donde el beneficio de esa actividad económica portuaria se restringe a los centros urbanos y municipios donde se localiza la producción y exportación se pueden mencionar Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Entre los puertos del país de alcance global destacan por su vocación múltiple y conexiones internacionales los cuatro más importantes del país (Mapa 3), cuya característica común es contar con terminales especializadas en el manejo de contenedores, estos son: *Manzanillo*, que cuenta con las cuatro especializaciones económicas que aparecen en el Mapa 4, puerto que enlaza el intercambio de la región centro occidental del país y la Cuenca del Pacífico en general; actualmente es el recinto más importante en movimiento de carga contenerizada, su posicionamiento geográfico y sus constantes niveles de inversión, han sido elementos fundamentales que han permitido responder a la dinámica del comercio internacional en la importante zona de la Cuenca del Pacífico. *Lázaro Cárdenas* eminentemente industrial, su radio de acción abarca el centro del país y la costa oeste de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como el resto de la Cuenca del Pacífico; cuenta también con las otras especializaciones, aunque algunas como la turística es reducida. *Altamira* con orientación predominantemente industrial, tiene un espacio de influencia que comprende la parte noreste de México, el Caribe y la costa este de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como algunos puntos de Europa y África, es el único puerto del país que cuenta con un parque industrial, con encadenamiento vertical que utiliza las instalaciones portuarias y consume o produce los insumos de la zona; sobresale también en la orientación pesquera. *Veracruz*, con un perfil básicamente comercial, cuenta con un campo de actividad que se extiende a la región



central mexicana, la Cuenca del Caribe y las costas atlánticas de América, Europa y África, aunque destaca en la vocación turística y la pesquera.

Mapa 3: Alcance Regional de los Cuatro Principales puertos de México.



Fuente: Padilla 2009.

Las vías de comunicación terrestre que enlazan a esos cuatro puertos con el interior del país forman parte de la red central carretera y ferroviaria de México. Tienen una importante función más allá de la Región Costera como dinamizadores del comercio exterior en las diferentes regiones del país, que constituyen su área de influencia para la exportación y a la vez se diferencian en su orientación y en el alcance de los flujos de mercancías hacia el exterior. Cabe señalar que el caso de Altamira en lo referente a este enlace presenta dificultades ya que estas no se han desarrollado a la par de los requerimientos del puerto.

La función de estos cuatro puertos en la globalización, aunque no todos llegan a ser “nodos”¹² excepto Manzanillo, es integrar las cadenas productivas globalizadas que operan en términos de análisis regional con predominio de una organización estructurada en territorios red como los llama Veltz (1994) o espacios de flujos según Castell (1994), citados por Martner 1999, quien afirma que aunque difuso, discontinuo y fragmentado su espacio se integra a largas distancias con el apoyo de recientes innovaciones tecnológicas, quien además agrega acerca de Manzanillo que también se observa en su reestructuración

¹² punto de transbordo -puerto Hub- ideal para los países de Centro y Sudamérica, así como para la costa oeste de los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.



territorial, aquella establecida con regiones interiores, donde predominan emplazamientos con empresas globales, caracterizadas por las ramas automotriz y electrónica principalmente.

Mapa 4: Especialización económica de los principales puertos de México.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sistema Portuario Nacional, 2006.

Cabe destacar que en este contexto global, las 25 principales líneas navieras del mundo como Maersk /Sealand, Evergreen, P&O Nedlloyd, Hanjin y Cosco atienden las rutas mundiales más complejas y rentables, incluyendo algunas en América Latina y México. Controlan el 60% de la capacidad del transporte del comercio mundial de contenedores. Además, se observa un proceso de alianzas entre las principales líneas navieras a nivel mundial, por lo que se están haciendo más grandes cada día¹³. El ámbito de acción de estas alianzas es más amplio e involucra una estrategia global con accionar en servicios de tierra. Esto lleva a cuestionar sobre la capacidad de sobrevivencia en el largo plazo de algunas terminales portuarias de contenedores en México y más aún, como las condiciones de competencia se están dando en los mercados mundiales (Díaz Bautista, 2008).

b) *Los puertos de alcance nacional* funcionan como distribuidores internos; son en general puertos de cabotaje, se trata de pequeños puertos a los que arriban botes de bajo calado y en los que se realiza comercio entre comunidades costeras, operan mayoritariamente en los litorales nacionales y se encuentran más ligados con el tráfico doméstico; algunos funcionan

¹³ Las dos alianzas más poderosas son la Gran Alianza (entre NYK, Hapag Lloyd de Alemania, P&O Nedlloyd Anglo Holandesa, Orient Overseas Container Lines-OOCL de China, Mediterranean Shipping Company-MSC) y la Nueva Alianza Mundial (entre Mitsui OSK Lines-MOL de Japón, APL/Neptuno Orient Lines- NOL de Malasia, Hyundai Merchant Marine-HMM de Corea) las cuales se han centrado principalmente en la reorganización de las principales rutas comerciales.



como puertos mixtos, dedicados fundamentalmente al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros. En ciertos de ellos, donde la actividad preponderante es el manejo de productos relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal y puertos pesqueros, utilizados por embarcaciones vinculadas con la captura y transformación de la industria pesquera. Puertos integrados a la economía nacional en diversas escalas territoriales. Se pueden mencionar los de Isla Cedros, San Carlos, Puerto Peñasco, San Blas y Puerto Escondido en el litoral del Océano Pacífico; así como Matamoros, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Frontera, Champotón en el Golfo de México; y Telchac, Puerto Juárez y Chetumal en el Mar Caribe.

5. LOS PUERTOS DE MÉXICO: ORIENTACIÓN ECONÓMICA PREDOMINANTE

Se advierte que la orientación económica de la población ocupada en las localidades portuarias en actividades terciarias es significativamente marcada (Mapa 5), prácticamente no hay orientación primaria. Si lo anterior se desagrega por litorales la situación es semejante, aunque en la costa del Pacífico tiene cierta tendencia al sector secundario a diferencia de la costa del Golfo de México y Mar Caribe con mínima tendencia hacia el sector primario. No obstante, diferentes autores alertan sobre la posibilidad de distorsión laboral entre municipios de la franja costera.

Mapa 5: Orientación económica de los principales puertos de México.



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI 2006.

Los problemas derivados por las actividades económicas en los puertos suelen ser diversos, en todos los elementos del entorno, tanto del medio físico geográfico, ya sea natural o



construcción social¹⁴. Estas dificultades se evidencian de mayor manera especialmente en los puertos equipados para el turismo de cruceros, por la intensidad de carga que impone la presencia de numerosos visitantes por intervalo corto, la menor ganancia en servicios de alojamiento. Los impactos, modificaciones subsecuentes ya negativas o positivas de las actividades portuarias emergentes, influyen de manera diferente en los territorios de las franjas costeras, dinamizando la económica regional.

Es hasta finales del siglo pasado cuando realmente los puertos de México empiezan a distinguirse en relación con la economía, ya que anteriormente en el periodo de sustitución de importaciones no eran relevantes en la economía nacional. Al ocurrir la consolidación de la apertura comercial en la década de los noventa, cuando principian a incorporarse a las redes globales y de fragmentos territoriales interiores, es decir a un sistema transversal, como sucedió con Manzanillo.

Los puertos en México, tradicionalmente presentaban atrasos respecto a los adelantos tecnológicos, restricciones en el mejoramiento de los métodos operativos; uso intensivo de la mano de obra, y la persistencia de un sistema laboral estratificado, poco flexible. Persistía también la concentración de carga en algunos; el uso ineficiente de los recursos disponibles; y un control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, cuanto de las maniobras portuarias (Pérez, 1995). Se han hecho esfuerzos notables para solucionar estos problemas, tanto del sector público como del privado.

En el siglo XXI los puertos y al transporte marítimo de México se caracterizan por un síntoma mundial, un proceso de concentración económica (formulada en la disminución de puertos que tocan las naves que traen insumos y materias primas, para las empresas multinacionales y en la reducción de rutas. De manera que uno de los aspectos relacionados con los puertos es el del transporte marítimo, que es parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial; en el caso de México resultan atractivos por las ofertas de trabajo que se derivan de ambas actividades.

De los puertos del país salen y llegan cada día toneladas de productos y bienes. Sin embargo, es necesaria una continua inversión, ya que se requieren servicios logísticos, que hagan posible desde el ingreso de la mercancía, hasta su envío al destino final, por tanto, se desarrollan maniobras para su recepción, vigilancia, servicios administrativos, almacenamiento, y transportación; esto evidentemente requiere a su vez de gran proporción de personal, por lo que generalmente su orientación económica se inclina a las actividades terciarias por los servicios que se desarrollan, no solo en las instalaciones portuarias, sino en la misma ciudad en donde se localizan.

No debe perderse de vista que los puertos se ubican en un territorio sumamente dinámico, precisamente por el tipo de actividad que se desarrolla en ellos; y su orientación económica está en función de los cambios del comercio mundial y a las redes de transporte. Por lo que Ojeda (2008: 45) los denomina con el concepto de “espacios de flujos”,

Sin embargo como afirma este mismo autor se genera en ellos una exclusión de los actores económicos y sociales que ganan y pierden con la mundialización. Es decir, trabajadores, empleados de cuello blanco, sindicatos, pobres del puerto, empresas que viven del movimiento portuario, y otros grupos socioeconómicos alcanzados directa o indirectamente

¹⁴ Castro alerta al respecto: En el ámbito socio-cultural, los impactos se observan en modificaciones a la estructura poblacional, cambio de la cultura y valores tradicionales, incremento de la prostitución, la inseguridad, delincuencia, tráfico de drogas, exclusión y marginalidad, estratificación social con pérdida de posición por parte de la población local, la población originaria en muchas ocasiones se transforma en servidumbre de los nuevos dueños de la tierra y de las empresas turísticas de mayor envergadura, choque generacional; las nuevas generaciones prefieren ser empleados en la actividad turística que realizar otro tipo de actividades tradicionales, conflictos étnicos y xenofóbicos, grandes contrastes entre pobreza y riqueza.



con los beneficios de la actividad del transporte marítimo y con el movimiento portuario son los que ganan. En su caso la “exclusión” (económica y social), tiene una concepción abarcadora e integral el autor la considera como desconexión, estancamiento geográfico y territorial, olvido de grupos sociales” no solo de los procesos de privatización portuaria aplicados, sino también por muchas razones y causas carentes de los satisfactores básicos necesarios que naturalmente deberían venir de un proceso de integración al mundo global, son los grupos que pierden.

En este contexto los puertos de México inciden en los patrones espaciales de la economía, en los flujos de migración, asimismo tienen impactos regionales diferenciados y emergentes con gran dinámica a partir del proceso de globalización.

6. CONCLUSIONES

Las dimensiones y posicionamiento de las costas mexicanas es sólo un primer elemento para considerar el papel estratégico de sus espacios costeros incluyendo los puertos.

En consideración de la singularidad de su localización geográfica, México se sitúa en el contexto de América Latina con un desarrollo “diferente” en cuestiones marítimas por su carácter bidimensional ante dos litorales.

La “Región Costera de México” es unidad territorial constituida por los diferentes estados y municipios en la zona costera, integradora de interacciones sistémicas entre procesos naturales culturales y políticos, fundamenta teóricamente el manejo del equilibrio dinámico de los territorios mediante la acción política.

Las políticas económicas y sociales basadas en el conocimiento de los diversos procesos que en la actualidad en el entorno de globalización marca hacia dentro de las regiones del país, deben priorizar aproximaciones desde la geografía que contribuyan a entender las rugosidades espaciales del litoral mexicano.

Se deben considerar las diferencias territoriales que se expresan en la heterogeneidad con vistas a regular y evitar la reproducción de fenómenos que aíslan territorios costeros enteros de México de los procesos del crecimiento económico y por del desarrollo social.

Gran parte de la Región Costera de México perfila su desarrollo hacia porciones de mayor nivel de asimilación económica que cuentan con infraestructura, cultura productiva acumulada y potencial cuantitativo y cualitativo de la población, como es el caso de los puertos.

Las dimensiones de la cuestión portuaria merecen reflexionarla como cuestión trascendental en el desarrollo del país, incluso podría mencionarse como trascendental, por la importancia que tienen los puertos al ser considerados espacios clave en la economía y seguridad del país.

La propensión en México de tener puertos especializados, que puedan practicar tanto las funciones comerciales y operar en el mercado altamente competitivo a nivel nacional e internacional, con ciertas reservas, debe ser considerado, ya que los puertos son catalizadores de la economía y se genera actividad comercial en las ciudades en donde se ubican y en los espacios circundantes, e incluso en estados y regiones.

En la actualidad, México al igual que otros muchos países se ha visto en la necesidad de incorporar los puertos a las redes de transporte multimodales como parte de una cadena logística de transporte.



Los puertos son centros receptores y emisores de tráfico marítimo, en donde el transporte marítimo se convierte en elemento base de intercambios territoriales.

También producen beneficios sociales al facilitar interacción entre las poblaciones y emplear a considerable número de personas

Se requiere por tanto, tomar en cuenta el importante potencial que representan los puertos de México, tanto por su carácter geoestratégico como por ser espacios clave en la economía, los cuales se encuentra insertos en una importante competencia internacional.

AGRADECIMIENTOS

Se reconoce el apoyo en la elaboración cartográfica del Licenciado en Geografía, Francisco Castillo Sánchez.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIELSCHOWSKY, Ricardo. "Evolución de las ideas de la CEPAL". En: *Revista de la CEPAL*, Santiago de Chile, 1998. Número extraordinario, octubre.

BOISIER, Sergio. "La Geografía de la Globalización: un único espacio y múltiples territorios". En: *Ciudad y Territorio*, 1997, XXIX (III) Mayo-Agosto pp 81-39. España.

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN. Secretaría General Secretaría de Servicios Parlamentarios, Centro de Documentación, Información y Análisis *Ley de Seguridad Nacional Nueva Ley* publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de enero de 2005.
<<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac.pdf>>.

CASTRO, Ulises. "El turismo como política central de desarrollo y sus repercusiones en el ámbito local, consideraciones referentes al desarrollo de enclaves turísticos en México". En: *Turismo y Desarrollo*, 2007: Volumen1, No. 1 octubre. Universidad de Málaga, España, <<http://www.eumed.net/rev/turydes/01/uca.htm>>.

CELIS DE MESTRE, E. *Análisis Regional*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, Cuba 1988.

DÍAZ-BAUTISTA, Alejandro. "Los Puertos en México y la Política Económica Portuaria Internacional". En: *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 2008, Nº 92, <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.htm>>.

HIERNAUX, Daniel. "La región insoslayable". En: *Revista Eure*, 1995 Vol. XXI, Nº 63, 33-40 Junio. Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos. PUC. Santiago de Chile.

Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI), *Conteo de Población 2005*, 2006, México.

JUÁREZ, María del Carmen. PROPIN, Enrique y PADILLA, Lilia. "La concentración regional de la población costera en México entre 1930 y 1990". En: *Revista Geográfica*, Instituto panamericano de Geografía e Historia, 1998, num.122 julio-diciembre, pp 20-48, México.

LOA-LOZA, Eleazar. "Leyes y Acuerdos de mayor relevancia para el manejo integral de la zona costera en México". En: *Cultura Ecológica*, 2003; CCA, 2004; IIJ-UNAM, 2003.

LÓPEZ, Héctor. *La planeación de la infraestructura costera mexicana*, (s/f) pp3-7

MARTNER, Carlos. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". En: *EURE* (Santiago), 1999: Set. Vol.25, No.75, pags.103-120. ISSN 0250-7161.: Chile. <<http://www.scielo.cl/pdf/eure/v25n75/art05.pdf>>

MARTNER, Carlos. "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México". En: *Convergencia, Revista de Ciencias Sociales*. ISSN 1405-1435, UAEM, núm. 52, enero-abril 2010, pp. 319-360. México- <<http://convergencia.uaemex.mx/rev52/pdf/13-CarlosMartner.pdf>>.



MUR Y LACAMBRA, Jesús. "Un Modelo de Localización en Desequilibrio. Perspectivas de Crecimiento para las Regiones Españolas". En: *Ciudad y Territorio*. 1995, Estudios Territoriales, III (106). Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. España.

OJEDA, Juan. *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?*. Tesis doctorales, 2008, Edición electrónica Texto completo 20028 ISBN-13: 978-84-691-4259-2, Nº Registro: 08/52285. <<http://www.eumed.net/tesis/2008/jnoc/>>.

ORTIZ, Mario y de la Lanza, Guadalupe. "Diferenciación del Espacio costero de México: Un inventario regional". En: *Serie Textos Universitarios*, 2006, Nº 3 2006 Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía.

PADILLA, Lilia. "La población en la Región Costera de México en la segunda mitad del siglo XX". En: *Revista Investigaciones Geográficas*, 2000, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México No. 41, pp. 82-95, México. ISSN:0188-4611

PADILLA, Lilia, JUÁREZ, María del Carmen y PROPIN, Enrique. "El proceso de urbanización en las costas mexicanas entre 1980 y 1990: dimensión regional y expresión local". En: *Geografía y Desarrollo*, 1997 14: 21-36. Revista del Colegio Mexicano de Geografía A.C., México.

PADILLA, Lilia, M. JUÁREZ María del Carmen y PROPIN Enrique y GALINDO, Carlos (Padilla, L. coordinadora) *Población y Economía de la Región Costera de México en Colección de Temas Selectos de Geografía de México*, 2009, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México.

PANADERO, Miguel. *La Dimensión Temporal en la Conformación del Espacio Geográfico (Leyendo a Milton Santos)* en Geocrítica. Scripta Vetera 1999, Edición electrónica de trabajos publicados sobre Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, ISSN: 15780015,15, <<http://www.ub.es/geocrit/sv-86.htm>>.

PÉREZ, María Antonieta. *Los Puertos Mexicanos ante el Reto de la Modernización*, 1995, Banco Nacional de Comercio Exterior, México.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. *Primer Informe de Gobierno*, 2007, Defensa de la Soberanía y de la Integridad del Territorio Nacional. Vigilancia y Protección del Territorio Nacional, <<http://primer.informe.gob.mx/>>.

SANTOS, Milton. *La naturaleza del espacio*, 2000. Ariel, Barcelona, 2000. 348 p. España.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2007-2012*, 2000. México.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Panorama Portuario*, 2000, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante México.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Anuario Estadístico de los Puertos de México Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*, 2006. <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/ANUARIO_2005.pdf>.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Anuario Estadístico de los Puertos de México Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*, 2009. <<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/2009/index.htm>>.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Situación Actual del Sistema Portuario Nacional*, 2006, <<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf>>.

SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO. *XII Consejo Nacional Ordinario* del 20 al 24 de julio de 2009, <http://www.snpp.org.mx/files/RESUMEN_XII_CONSEJO.pdf>.



Lilia Susana Padilla y Sotelo (padilla@igg.unam.mx).

Dra. en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Investigadora del Instituto de Geografía y docente de la Facultad de Filosofía y Letras de la misma universidad. Ha desarrollado proyectos de investigación, publicado libros y artículos acerca de diferentes tópicos de las costas de México, la importancia de la población en el contexto regional, la estructura funcional en las localidades y la relación de población y ambiente en México entre otros.